



8日,济南市第十六届人民代表大会第一次会议开幕前夕,人大代表陆续报到。当天,交通成了大家热议的话题。济南市人大代表、济南市公安局副局长、交通警察支队支队长王宗岩说,今年底,济南的机动车将超过200万辆,即便如此,暂时也不会考虑限牌。济南市人大代表、济南市公交总公司党委书记、总经理薛兴海表示,未来两到三年省城将增加更新3000辆公交车,着力发展公共交通。

年底机动车超200万,但不会限牌

未来几年着力发展公共交通治堵,增加更新3000辆公交车

本报记者 喻雯 王皇 孟燕
唐园园
实习生 刘晶荣

汽车保有量高不可怕 限牌治堵是懒政思维

济南的汽车保有量不断增加,今年1月的济南市文明出行现状发布会上,交警部门提供的信息显示,2016年济南市机动车保有量达到182.4万辆,预计2017年年底机动车将达到或超过200万辆。不少市民都听说过一种说法,根据济南的道路状况和市民的出行习惯,200万辆是济南市机动车保有量的警戒线,一旦突破,拥堵会非常严重。面对即将到来的200万的汽车保有量,济南市会不会限牌,怎样缓解交通拥堵压力?

8日,济南市人大代表、济南市公安局副局长、交通警察支队支队长王宗岩坦言,今年济南市机动车保有量肯定会突破200万辆。但对汽车保有量突破200万辆后济南是否会限牌,他说:“不会。”

汽车保有量突破200万辆对济南意味着什么?济南市公安局交警支队相关负责人解释,看待道路拥堵问题,汽车保有量并不可怕,也不是唯一的标准。“国外的一些城市汽车保有量就很高,比如东京有1300多万辆,但每天的使用率并不算高,交通能得到控制。所以说除汽车保有量之外,还要看汽车使用率。”该负责人说,济南的汽车使用率比北京高,能达到2.9次每天,而北京是2.3次每天。“也就是说,济南市民出行方式里,个人化的出行方式还是高,公共出行率还不够高。”他认为,真正解决交通拥堵问题,不能只盯住小汽车,而应该更多地鼓励公交出行,发展公共交通。

“所有为小汽车出行寻求方便的想法或者措施都应该要谨慎。”该负责人说,限制牌照并不能改变市民依赖小汽车出门的出行方式。城市道路交通的形态不会改变,只是减少了小汽车,为了现有的小汽车出行更方便,这样的思路就是盯着小汽车出行,不应该鼓励。“想简单通过限牌来缓解交通压力,其实是一种懒政思维。按照现在这样的汽车保有量,有车的人都开车出门,限牌同样也会堵。”他说,限牌操作起来也不太现实,一旦考虑限牌,就要涉及汽车限购,限制外地汽车等一系列的问题。但目前来看,后者很不现实。

划公交专用道 得考虑实际利用率

济南市人大代表、济南市公交总公司党委书记、总经理薛兴海重点关注的是公共交通的发展。薛兴海说,财政部门已经准备了资金,未来两到三年省城将增加更新共3000辆公



交通高峰期,一些主干道常出现拥堵状况。(资料片) 本报记者 左庆 摄

车,全部为新能源及清洁能源公交车。在车辆保障的前提下,公交运力更加充足,公交线网也会越织越密,老百姓出行更加方便。

在公共交通方面,施划公交专用道市民也非常关心。薛兴海说,根据计划,公交部门将协调市公安交警部门做好舜耕路、青年东路,和平路、经七路西段、南辛庄街等道路开辟全天候或高峰限时公交专用道的有关工作。同时,在二环西路、经七路、泺源大街、工业南路等部分主干道增设公交专用信号。在站场建设上,济南公交将与相关部门对接,加快省立医院东院、唐冶、浆水泉、桑梓店等四处公交场站、首末站建设,提高公共汽(电)车进场率。另外,积极与滨河集团进行规划对接,项目规划选址,项目勘测定界等工作,推进大魏P+R公共停车场(换乘停车场)建设,争取年内实现项目立项,规划许可证办理等工作。

王宗岩也认为,施划公交专用道确实有必要,但还要考虑到在上面跑的公交车的数量,让道路资源得到合理利用。同时,还需要考虑公交车道成网的问题。记者了解到,在济南市去年出台的“治堵十条”中,就有加大公交专用道划定力度,并逐步形成公交专用道路网格,充分保障公路路权的计划。根据公交线路运营需要,将由济南市交通运输局牵头,提出关于公交专用道划定的意见建议,报济南市公安交警部门。

“治堵十条”中,公交专用道建设由济南市公安局交警支队牵头,济南市交通运输局、济南市市政公用局、济南市城市园林局、济南市规划局等单位配合。王宗岩说,这些路段将会根据措施设置公交车道。目前需要等顺河高架通车

后,对周边的一些道路重新整修后逐步推进。

无轨电车项目将 打造公交客运走廊

济南市人大代表、济南世通汽车集团董事长周士东表示,他不同意通过限牌来治堵。“这只能是延迟拥堵,而不是治堵最科学的方式,汽车的保有量是不能人为来控制的。”周士东说,根据目前的机动车保有量和交通现状来看,就算一辆车也不再增长,现状拥堵情况也有目共睹。“治堵不能只靠限,关键是如何去‘存量’。”周士东说,现在济南计划推进的差异化停车收费,就是利用经济杠杆调节交通拥堵的很好尝试。当出行成本或购车成本增加时,机动车的增长幅度及出行量就会出现回落,交通拥堵情况也会有所缓解。

“现在机动车的性能相对过去都有了很大提高,提速更是没问题。”周士东说,从这个角度来说,目前道路的限行车速也是可以随之提高的,比如在限速40公里的,可以提至60公里,现在限速60公里的,可以提至80公里。机动车的速度上去后,道路的流动性也随之提高,交通拥堵也会相应减缓。

与此同时,周士东建议,在不影响公交车正常出行的基础上,社会车辆可以适当走公交车道。当部分公交车专用道还“时有空闲”,尚未满负荷使用的时候,在上下班高峰时间,可以允许市区的私家车进入公交专用道行驶,提高公交专用道使用效率,缓解拥堵。“如果私家车刻意占用公交车道,影响了公共交通,可以严格按照有关规定进行处罚。”周士东说,此外,还要大力发展公共交通,保证慢行空间。

薛兴海认为,无轨电车也是治堵的有效措施。薛兴海说,无轨电车项目方案进行了调整,目标是结合公交专用道,打造一个典型的公交客运走廊。据了解,“山东泉城绿色现代无轨电车公交示范项目”于2016年2月列入亚洲开发银行贷款2016-2018年备选项目规划以来,目前

项目建议书已经获得省发改委批复,相关支持性文件正在加快编制。通过该项目,济南将引入世界先进的城市公共交通规划、建设及运营管理的理念和技术,实施现代无轨电车网络建设等七大工程,全面提升城市公交服务能力和水平,为城市的持续健康发展提供交通支撑。



济南市区的环保型公交车将越来越多。(资料片) 本报记者 周青先 摄

相关链接

扶持停车产业,缓解停车难

本报记者 刘雅菲 孟燕

随着机动车保有量持续增长,车位显得越来越不够用了。济南市政协委员、山东财经大学公共管理学院院长、党委副书记张红凤的提案就聚焦了这一点。

张红凤表示,目前济南机动车停车场存在多方面问题,例如规划公共停车场项目难以落实,“据调查,规划部门已规划了230处公共停车场,但进入实际建设

阶段的数量有限。”此外,规划审批的停车场存在不建、少建和挪作他用的现象。此外,还存在产权办理困难、公共停车场用地法律地位不清等问题。

因此,张红凤建议加强规划管理,优化停车场布局,提供增量土地,挖潜存量用地,发展立体机械式停车设施等。此外,张红凤还建议扶持停车产业化发展,使土地公用多样化,指标控制弹性化,项目产权明晰化,融资多元化。